

Device for transmitting torque from an internal combustion engine to a compressor

Patent number: DE19860150

Publication date: 2000-07-13

Inventor: BEVC JUERGEN (DE); SCHUETTE MICHAEL (DE)

Applicant: WINKELMANN & PANNHOFF GMBH (DE)

Classification:

- **International:** F02B63/06; F02B67/06; F16H55/36; F02B63/00;
F02B67/06; F16H55/36; (IPC1-7): F16D7/02

- **European:** F02B63/06; F02B67/06; F16H55/36

Application number: DE19981060150 19981224

Priority number(s): DE19981060150 19981224

Also published as:

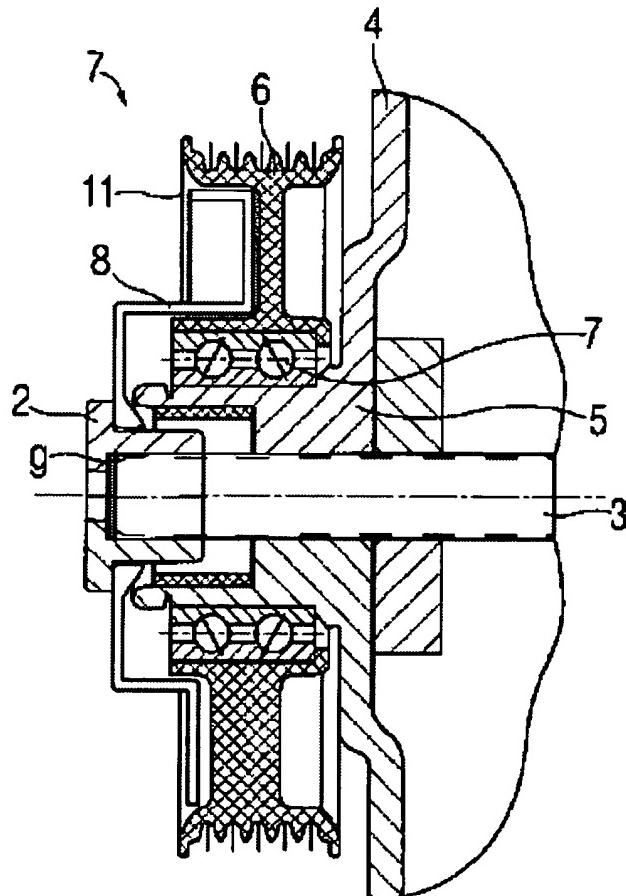
- EP1013970 (A2)
- US6336883 (B1)
- JP2000227155 (A)
- EP1013970 (A3)
- EP1013970 (B1)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19860150

Abstract of corresponding document: **US6336883**

A device for transmitting a torque from an internal combustion engine to a secondary assembly, in particular the compressor of an air conditioning system of a motor vehicle, with a hub for connection to the secondary assembly shaft and with a belt pulley arranged rotatably on the secondary assembly housing, the belt pulley and the hub being connected to one another via one component (14) for vibration damping and via another component (8) for overload protection, the overload protection being designed in such a way that the connection between the belt pulley and hub is broken when a predetermined torque is exceeded, is to be improved in such a way that both the desired vibration damping is ensured and an exactly responding and functionally reliable overload protection is ensured. This is achieved in that the component for overload protection is formed by a driver disk (8) which is positively held fixedly in terms of rotation on the hub (2) in such a way that the transmission of force between the hub (2) and the driver disk (8) is terminated directly and permanently when a specific predetermined torque is exceeded.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



⑫ Offenlegungsschrift

⑩ DE 198 60 150 A 1

⑥ Int. Cl.⁷:

F 16 D 7/02

DE 198 60 150 A 1

⑪ Aktenzeichen: 198 60 150.6

⑪ Anmeldetag: 24. 12. 1998

⑪ Offenlegungstag: 13. 7. 2000

⑪ Anmelder:

Winkelmann & Pannhoff GmbH, 59227 Ahlen, DE

⑪ Vertreter:

Patent- und Rechtsanwälte Meinke, Dabringhaus
und Partner GbR, 44137 Dortmund

⑪ Erfinder:

Bevc, Jürgen, 59269 Beckum, DE; Schütte, Michael,
58642 Iserlohn, DE

⑮ Entgegenhaltungen:

DE	198 21 990 A1
DE	43 00 083 A1
DE-GM	69 10 144
GB	14 72 484
US	45 78 047
US	33 72 561
EP	07 93 031 A1
JP	10-1 59 866 A

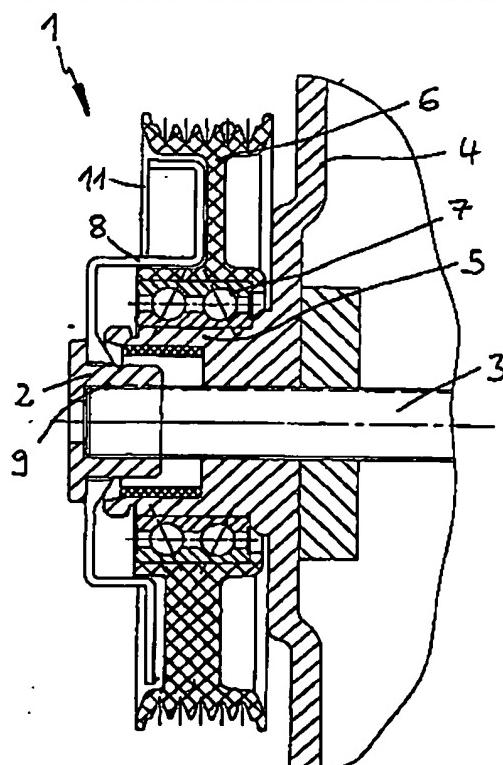
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

④ Vorrichtung zur Übertragung eines Drehmoments von einem Verbrennungsmotor zu einem Kompressor

⑤ Eine Vorrichtung zur Übertragung eines Drehmoments von einem Verbrennungsmotor zu einem Kompressor, insbesondere einer Klimaanlage eines Kraftfahrzeuges, mit einer Nabe zur Verbindung mit der Kompressorwelle und einer drehbar auf dem Kompressorgehäuse angeordneten Riemenscheibe, wobei die Riemenscheibe und die Nabe über eine Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und zur Überlastsicherung miteinander verbunden sind, wobei die Überlastsicherung derart ausgebildet ist, daß die Verbindung zwischen Riemenscheibe und Nabe bei Überschreiten eines vorgegebenen Drehmomentes unterbrochen wird, soll so verbessert werden, daß sowohl die gewünschte Schwingungsdämpfung sichergestellt wird als auch eine exakt ansprechende Überlastsicherung gewährleistet ist.

Dies wird dadurch erreicht, daß die Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und Überlastsicherung von zwei getrennten Bauteilen (8, 14) gebildet ist, wobei das eine Bauteil (14) zur Schwingungsdämpfung mit der Riemenscheibe (6) oder der Nabe (2) und das andere Bauteil (8) zur Überlastsicherung mit der Nabe (2) oder der Riemenscheibe (6) verbunden ist.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Übertragung eines Drehmomentes von einem Verbrennungsmotor zu einem Kompressor, insbesondere einer Klimaanlage eines Kraftfahrzeuges, mit einer Nabe zur Verbindung mit der Kompressorwelle und einer drehbar auf dem Kompressorgehäuse angeordneten Riemscheibe, wobei die Riemscheibe und die Nabe über eine Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und zur Überlastsicherung miteinander verbunden sind, wobei die Überlastsicherung derart ausgebildet ist, daß die Verbindung zwischen Riemscheibe und Nabe bei Überschreiten eines vorgegebenen Drehmomentes unterbrochen wird.

Bei mit einer Klimaanlage ausgerüsteten Kraftfahrzeugen wird üblicherweise der Kompressor der Klimaanlage über einen Riementrieb von der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors angetrieben. Beim Ausfall des Kompressors der Klimaanlage hat dies zur Folge, daß der gesamte Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs blockiert wird und das Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist. Um diesem Mangel abzuholen ist aus EP 0 793 031 A1 eine gattungsgemäße Vorrichtung bekannt geworden, bei der zwischen der über einen Riementrieb mit der Kurbelwelle verbundenen Riemscheibe des Kompressors und der Nabe der Kompressorwelle eine Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und zur Überlastsicherung angeordnet ist, die gewährleisten soll, daß bei Überschreiten eines vorgegebenen Drehmomentes, nämlich des durch den Stillstand des Kompressors auftretenden Drehmomentes, die Kompressorwelle von der Riemscheibe abgekoppelt wird, so daß die Riemscheibe frei drehen kann und die Funktion des übrigen Antriebsstranges bei Ausfall des Kompressors nicht beeinträchtigt wird. Neben dieser Überlastsicherung dient die Einrichtung dieser bekannten Vorrichtung auch gleichzeitig zur Schwingungsdämpfung, um schädliche Schwingungen, die von der Kurbelwelle über den Riementrieb auf die Riemscheibe übertragen werden, vom Kompressor bzw. der Kompressorwelle fernzuhalten. Dabei wird diese Einrichtung von einem elastischen Mitnehmerelement gebildet, das fest mit der Nabe der Kompressorwelle verbunden ist und außenseitig in gewisser Weise elastisch mit der Riemscheibe verbunden ist, wobei die Elastizität dieses Mitnehmerelementes so bemessen ist, daß bei Auftreten eines vorgegebenen Drehmomentes dieses Mitnehmerelement durchrutscht und somit die Überlastsicherung gewährleistet.

Da dieses Mitnehmerelement sowohl zur Schwingungsdämpfung als auch zur Überlastsicherung dient, hat es sich in der Praxis als sehr schwierig herausgestellt, dieses Mitnehmerelement exakt so auszulegen, daß es sowohl die Schwingungsdämpfungsfunktion einwandfrei erfüllt als auch exakt bei Auftreten des vorgegebenen Drehmomentes die Überlastsicherung gewährleistet.

Aufgabe der Erfindung ist es deshalb, eine gattungsgemäße Vorrichtung so zu verbessern, daß sowohl die gewünschte Schwingungsdämpfung sichergestellt wird als auch eine exakt ansprechende Überlastsicherung gewährleistet ist.

Diese Aufgabe wird bei einer Vorrichtung der eingangs bezeichneten Art erfundungsgemäß dadurch gelöst, daß die Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und Überlastsicherung von zwei getrennten Bauteilen gebildet ist, wobei das eine Bauteil zur Schwingungsdämpfung mit der Riemscheibe oder der Nabe und das andere Bauteil zur Überlastsicherung mit der Nabe oder der Riemscheibe verbunden ist.

In Abkehr von der bekannten Lösung wird somit erfundungsgemäß eine Entkopplung der beiden Funktionen vor-

geschlagen, d. h. ein Bauteil ist zur Schwingungsdämpfung vorgesehen und ein anderes, davon getrenntes zur Überlastsicherung. Die Bauteile können deshalb getrennt voneinander ausgelegt werden, so daß sowohl eine einwandfreie Schwingungsdämpfung als auch eine exakte ansprechende Überlastsicherung bei einem vorbestimmten Drehmoment gewährleistet werden kann.

Besonders bevorzugt ist vorgesehen, daß das Bauteil zur Überlastsicherung von einer Mitnehmerscheibe gebildet ist, die an der Nabe form- und/oder kraftschlüssig derart drehfest gehalten ist, daß die Verbindung bei einem bestimmten vorgegebenen Drehmoment aufgehoben wird. Der Form- und/oder Kraftschluß kann dabei auf unterschiedliche Weise realisiert werden, ganz besonders bevorzugt ist vorgesehen, daß die form- und/oder kraftschlüssige Verbindung zwischen der Mitnehmerscheibe und der Nabe von einer keilwellenartigen Profilierung mit zackenförmigen Keilen gebildet ist. Dabei ist dann die form- und/oder kraftschlüssige Verbindung so ausgelegt, daß bei Überschreiten eines vorgegebenen Drehmomentes, welches durch den Stillstand der Kompressorwelle auftritt, die keilwellenartige Profilierung frei durchrutschen kann, so daß die Drehmomentübertragung zwischen Nabe und Mitnehmerscheibe aufgehoben ist.

Vorzugsweise besteht die Mitnehmerscheibe aus Kunststoff, während die Nabe z. B. aus einem Sintermetall besteht. Durch geeignete Wahl des Kunststoffs und der Profilierung kann dann abhängig von dem durch den Stillstand des Kompressors verursachten Blockierdrehmoment eine exakte Auslegung erfolgen, so daß die Überlastsicherung genau dann wirksam wird, wenn der Kompressor stillsteht.

In weiterer vorteilhafter Ausgestaltung ist vorgesehen, daß die Mitnehmerscheibe außenrandseitig mit umfänglich voneinander beabstandeten Mitnehmern versehen ist, wobei jeder Mitnehmer jeweils in einen jeweils durch radiale Rippen begrenzten Mitnehmerraum der Riemscheibe eingreift, und wobei das Bauteil zur Schwingungsdämpfung von zwischen den Rändern des jeweiligen Mitnehmers und den zugeordneten Rippen der Riemscheibe anliegenden Elastomerelementen gebildet ist. Die Elastomerelemente können dann gezielt so ausgelegt werden, daß die gewünschte Schwingungsdämpfung realisierbar ist, unabhängig davon, wie die Überlastsicherung ausgelegt ist.

Die Elastomerelemente können auf unterschiedliche Weise ausgebildet sein, so können sie vorteilhaft als gemeinsames Ringteil ausgebildet sein, was die Montage besonders vereinfacht. Sie können alternativ auch an die jeweiligen Rippen der Riemscheibe oder an den jeweiligen Mitnehmer an vulkanisiert sein.

Ganz besonders vorteilhaft ist vorgesehen, daß die Elastomerelemente an den beiden radialen Enden eingewölbt ausgebildet und mittig mit einem Mittelloch versehen sind. Bei Druckbeanspruchung verformt sich das Mittelloch dann ellipsenartig und das nach außen ausweichende Gummi kann sich in die radialen Einwölbungen eindrücken und dadurch keine Reibung an der Riemscheibe erfahren.

Die Erfindung ist nachstehend anhand der Zeichnungen beispielweise näher erläutert. Diese zeigen in:

Fig. 1 einen Schnitt durch eine erfundungsgemäße Vorrichtung gemäß Linie I-I in Fig. 2,

Fig. 2 eine Seitenansicht der in Fig. 1 dargestellten Vorrichtung,

Fig. 3 im Längsschnitt die Einrichtung zur Überlastsicherung der Vorrichtung,

Fig. 4 eine Seitenansicht der Fig. 3,

Fig. 5 einen Schnitt gemäß der Linie A-A in Fig. 3,

Fig. 6 eine in Fig. 5 mit Z bezeichnete vergrößerte Einzelheit und in

Fig. 7 eine in Fig. 3 mit Y bezeichnete vergrößerte Ein-

zelheit.

Eine erfundungsgemäße Vorrichtung zur Übertragung eines Drehmomentes von einem nicht dargestellten Verbrennungsmotor zu einem Kompressor ist in Fig. 1 allgemein mit 1 bezeichnet. Diese Vorrichtung 1 weist zunächst eine Nabe 2 auf, welche zur drehfesten Verbindung mit einer Kompressorwelle 3 eines Kompressors einer Klimaanlage oder dergl. dient. Das Kompressorgehäuse 4 dieses Kompressors ist in Fig. 1 nur angedeutet. Auf einem zapfenförmigen Ansatz 5 des Kompressorgehäuses 4 ist eine Riemscheibe 6, hier eine Poly-V-Riemscheibe, drehbar gelagert, wozu ein Lager 7 vorgesehen ist.

Die Riemscheibe 6 ist über einen nicht dargestellten Poly-V-Riemen vorzugsweise mit der Kurbelwelle eines Verbrennungsmotors eines Kraftfahrzeuges verbunden und wird somit von dieser angetrieben. Die Riemscheibe 6 dient dazu, die Kompressorwelle 3 und damit den Kompressor anzutreiben. Um dies zu bewerkstelligen, ist zwischen der Riemscheibe 6 und der Nabe 2 eine Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und zur Überlastsicherung vorgesehen, die von zwei getrennten Bauteilen gebildet ist. Das Bauteil zur Überlastsicherung ist von einer Mitnehmerscheibe 8 gebildet, die form- und/oder kraftschlüssig an der Nabe 2 angeordnet ist. Die form- und/oder kraftschlüssige Verbindung zwischen der Mitnehmerscheibe 8 und der Nabe 2 wird dabei vorzugsweise von einer keilwellenartigen Profilierung 9 mit zackenförmigen Keilen gebildet, wie am besten aus Fig. 6 hervorgeht. Dieser Figur ist auch zu entnehmen, daß die Nabe 2 vorzugsweise über ein herkömmliches Keilwellenprofil 10 an der Kompressorwelle 3 angeordnet ist.

Vorzugsweise besteht die Mitnehmerscheibe 8 aus Kunststoff und die Nabe 3 vorzugsweise aus einem geeigneten Metall, so daß durch entsprechende Materialauswahl und geeignete geometrische Gestaltung der keilwellenartigen Profilierung 9 die Überlastsicherung gezielt so ausgelegt werden kann, daß dann, wenn die Kompressorwelle durch Störung des Kompressors stillsteht und somit ein entsprechendes Drehmoment auftritt, die Mitnehmerscheibe 8 frei auf der Nabe "durchrutscht".

Die Mitnehmerscheibe 8 ist außenrandseitig mit umfänglich voneinander beabstandeten Mitnehmern 11 versehen, wobei jeder Mitnehmer 11 jeweils in einen jeweils durch radiale Rippen 12 begrenzten Mitnehmerraum 13 der Riemscheibe 6 eingreift. Zur Schwingungsdämpfung sind zwischen den Rändern des jeweiligen Mitnehmers 11 und den zugeordneten Rippen 12 der Riemscheibe 6 Elastomerelemente 14 vorgesehen, die die Schwingungsdämpfung gewährleisten. Bei Drehung der Riemscheibe 6 durch Antrieb über den nicht dargestellten Riementrieb von der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors wird somit die Drehbewegung der Riemscheibe 6 über die Mitnehmer 11 und die Elastomerelemente 14, die entsprechend dann an den Rippen 12 dämpfend anliegen, auf die Nabe 2 übertragen, solange nicht die Überlastsicherung zwischen der Mitnehmerscheibe 8 und der Nabe 2 wirksam wird, wenn die Kompressorwelle 3 in einem Schadensfalle stillsteht.

Wie am besten aus Fig. 2 hervorgeht, ist vorzugsweise das jeweilige Elastomerelement 14 an den beiden radialen Enden halbkreisförmig eingewölbt, diese Einwölbungen sind mit 15 bezeichnet. Außerdem ist jedes Elastomerelement 14 mit einem Mittelloch 16 versehen. Dies bietet den Vorteil, daß bei der Mitnahmebewegung sich das Mittelloch 16 elliptisch verformt und dabei die Außenränder des Elastomerelementes 14 sich in die halbkreisförmigen Einwölbungen 15 verformen können, ohne unter Reibung an der Riemscheibe 6 anzuliegen.

Die Elastomerelemente 14 können ein gemeinsames

Ringelement bilden, sie können auch an die Rippen 12 der Riemscheibe 6 oder an die Mitnehmer 11 an vulkanisiert sein, sie können aber auch, wie in Fig. 2 dargestellt, als Einzelteil ausgebildet sein.

Natürlich ist die Erfahrung nicht auf das dargestellte Ausführungsbeispiel beschränkt. Weitere Ausgestaltungen sind möglich, ohne den Grundgedanken zu verlassen. So kann insbesondere die form- und/oder kraftschlüssige Verbindung zwischen der Nabe 2 und der Mitnehmerscheibe 8 auch auf andere Weise realisiert werden, wesentlich ist, daß eine Trennung der Überlastsicherung und der Schwingungsdämpfung durch getrennte Bauteile gewährleistet ist.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Übertragung eines Drehmomentes von einem Verbrennungsmotor zu einem Kompressor, insbesondere einer Klimaanlage eines Kraftfahrzeuges, mit einer Nabe zur Verbindung mit der Kompressorwelle und einer drehbar auf dem Kompressorgehäuse angeordneten Riemscheibe, wobei die Riemscheibe und die Nabe über eine Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und zur Überlastsicherung miteinander verbunden sind, wobei die Überlastsicherung derart ausgebildet ist, daß die Verbindung zwischen Riemscheibe und Nabe bei Überschreiten eines vorgegebenen Drehmomentes unterbrochen wird, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung zur Schwingungsdämpfung und Überlastsicherung von zwei getrennten Bauteilen (8, 14) gebildet ist, wobei das eine Bauteil (14) zur Schwingungsdämpfung mit der Riemscheibe (6) oder der Nabe (2) und das andere Bauteil (8) zur Überlastsicherung mit der Nabe (2) oder der Riemscheibe (6) verbunden ist.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Bauteil zur Überlastsicherung von einer Mitnehmerscheibe (8) gebildet ist, die an der Nabe (2) form- und/oder kraftschlüssig derart drehfest gehalten ist, daß die Verbindung bei einem bestimmten vorgegebenen Drehmoment aufgehoben wird.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die form- und/oder kraftschlüssige Verbindung zwischen der Mitnehmerscheibe (8) und der Nabe (2) von einer keilwellenartigen Profilierung (9) mit zackenförmigen Keilen gebildet ist.
4. Vorrichtung nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Mitnehmerscheibe (8) aus Kunststoff besteht.
5. Vorrichtung nach Anspruch 2 oder einem der folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die Mitnehmerscheibe (8) außenrandseitig mit umfänglich voneinander beabstandeten Mitnehmern (11) versehen ist, wobei jeder Mitnehmer (11) jeweils in einen jeweils durch radiale Rippen (12) begrenzten Mitnehmerraum (13) der Riemscheibe (6) eingreift, und wobei das Bauteil zur Schwingungsdämpfung von zwischen den Rändern des jeweiligen Mitnehmers (11) und den zugeordneten Rippen (12) der Riemscheibe (6) anliegenden Elastomerelementen (14) gebildet ist.
6. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß sämtliche Elastomerelemente (14) als gemeinsames Ringteil ausgebildet sind.
7. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Elastomerelemente (14) an die jeweiligen Rippen (12) der Riemscheibe (6) an vulkanisiert sind.
8. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die jeweiligen Elastomerelemente (14) an

den jeweiligen Mitnehmer (11) anvulkanisiert sind.

9. Vorrichtung nach Anspruch 5 oder einem der folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die Elastomerelemente (14) an den beiden radialen Enden eingewölbt ausgebildet und mittig mit einem Mittelloch (16) versehen sind. 5

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

10

15

20

25

30

35

40

45

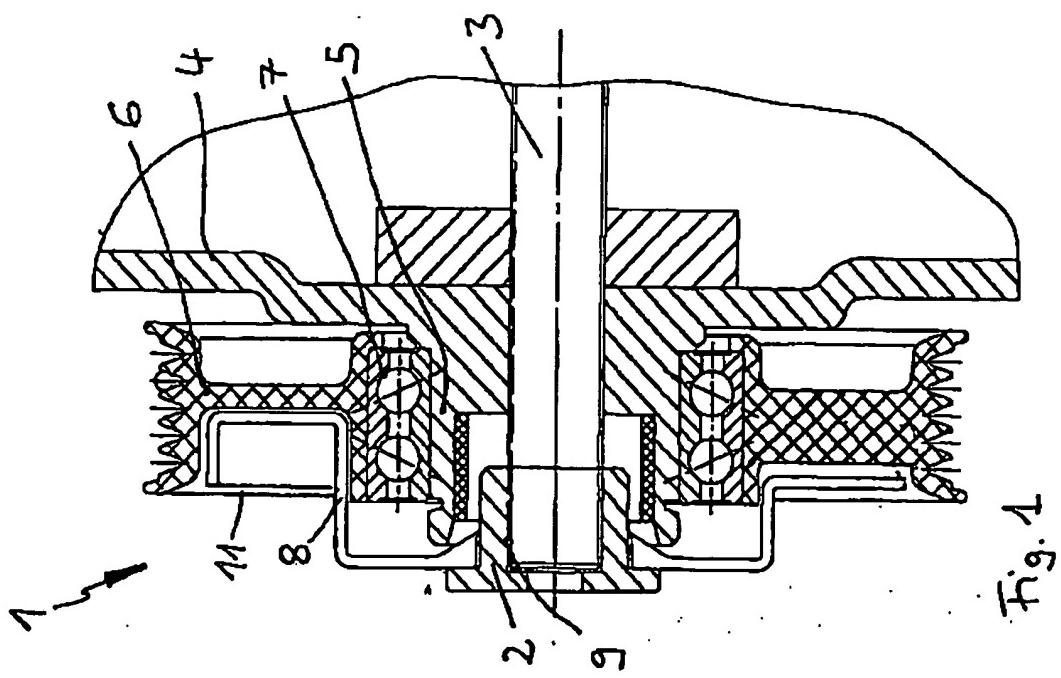
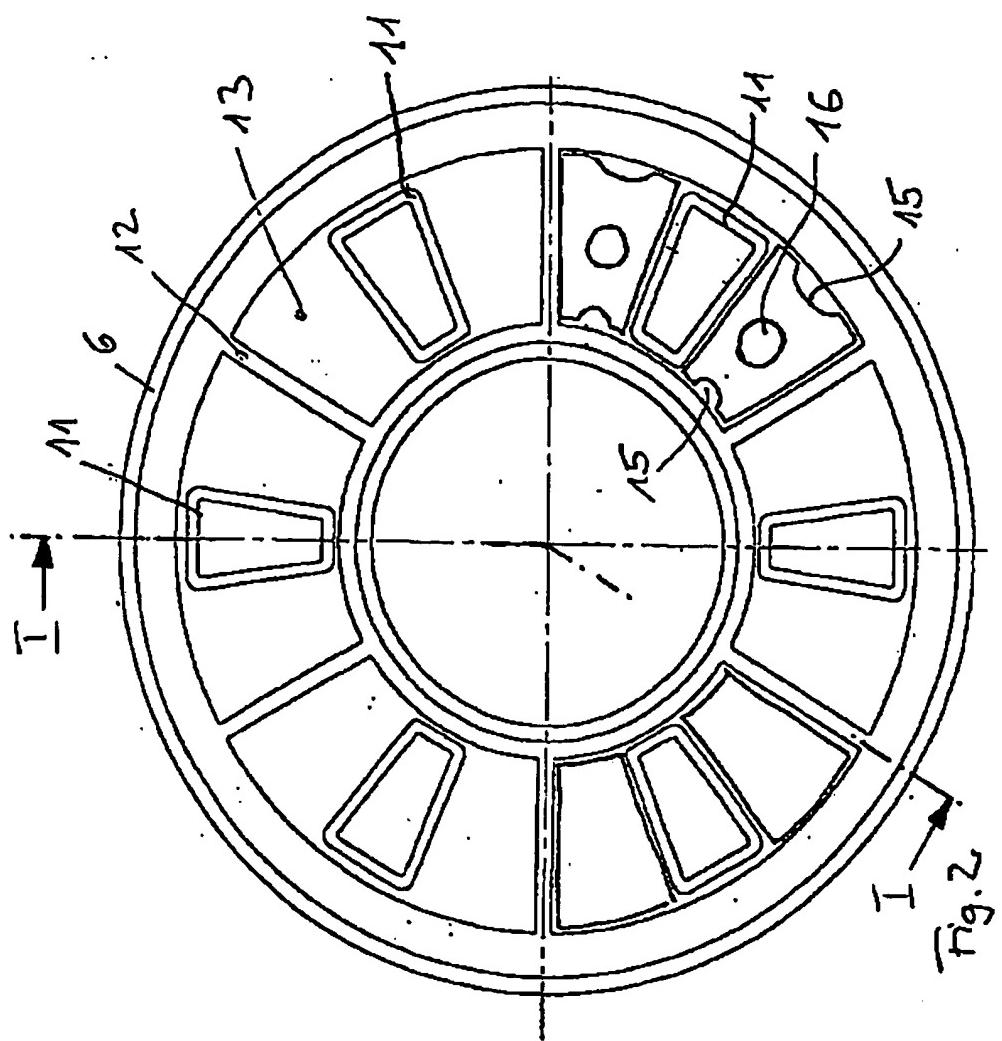
50

55

60

65

- Leerseite -



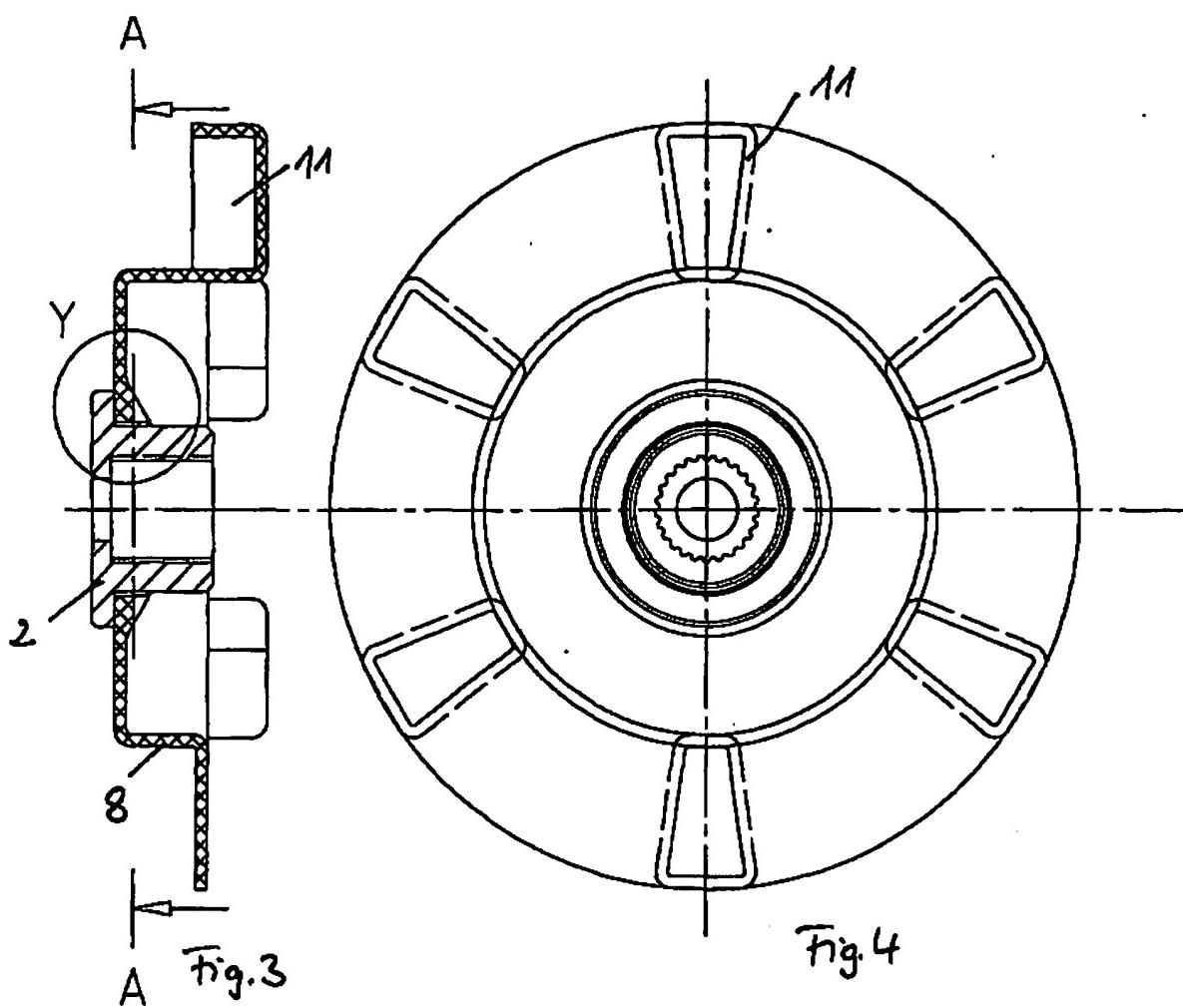


Fig. 4

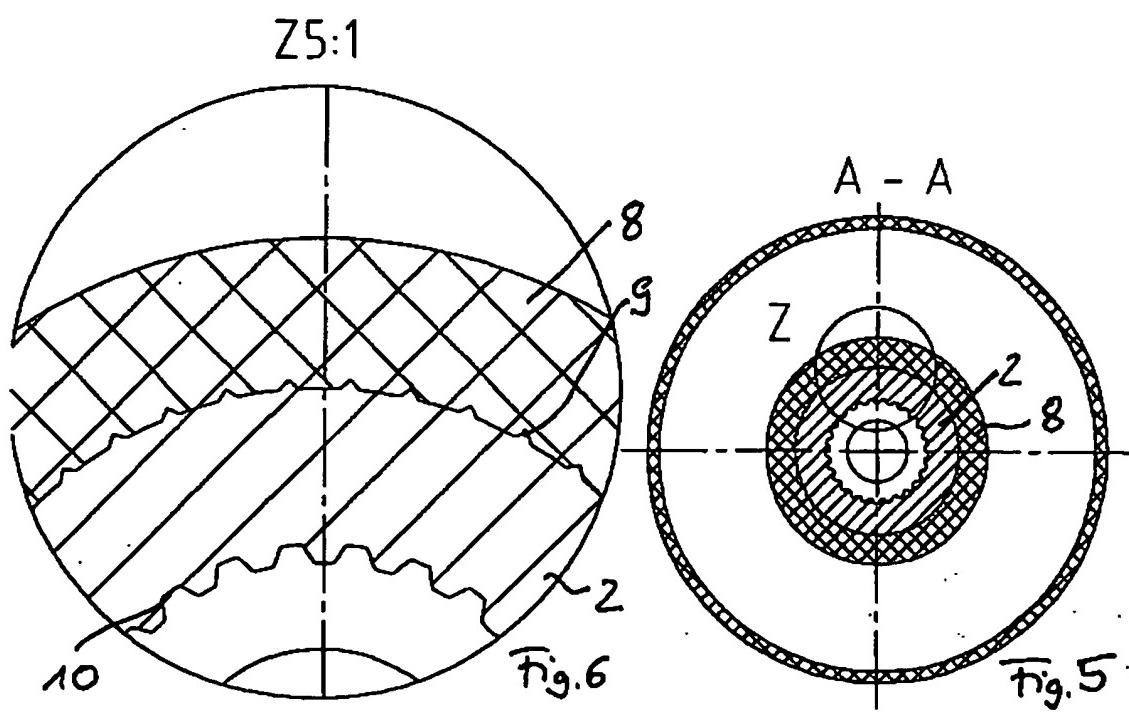


Fig. 6

Fig. 5

Y5:1

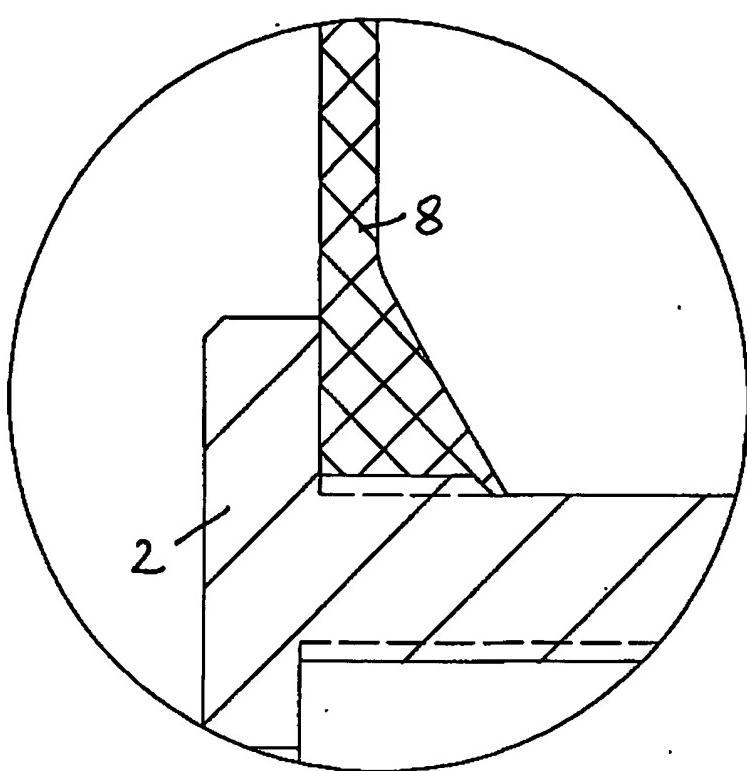


Fig. 7